RELAÇÕES NAVAIS ENTRE BRASIL E REINO UNIDO DURANTE A GUERRA FRIA: O CASO DA AQUISIÇÃO DAS FRAGATAS VOSPER

João Roberto Martins Filho¹

Neste artigo analisaremos o caso da aquisição das fragatas Vosper pela Marinha brasileira no começo dos anos 1970. A nosso ver o processo de compra desses navios lança luz sobre questões não apenas navais, mas de política externa, ao revelar a disputa pelo mercado militar brasileiro por parte do Reino Unido, já a partir do final dos anos 1940. Desde essa data, percebe-se que os britânicos não se conformaram com o monopólio dos Estados Unidos no fornecimento de armamentos para o Brasil. Embora num contexto adverso, marcado pela disposição americana a fornecer navios obsoletos para nossa Marinha a fundo perdido, a diplomacia britânica cuidou das relações com nossa força naval, acompanhando com atenção os sinais de insatisfação na oficialidade e esperando pelo momento de retomar antigos laços que datavam da época de nossa Independência. Embora o tema não apareça em nossa literatura de relações internacionais, tanto para o Brasil como para a Grã-Bretanha, o negócio das fragatas foi considerado estratégico para a relação entre os dois países. Em nossa perspectiva, ele antecipou em alguns anos, a aproximação com a Europa situada pela literatura nos anos Geisel.²

1 É professor Associado do Departamento de Ciências Sociais e do Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). Ocupou a Cátedra Rio Branco em Relações Internacionais no King's College, Londres, e a Cátedra Rui Barbosa de Estudos Brasileiros na Universidade de Leiden, Holanda. E-mail: djrm@ufscar.br

2 Para tratar desse tema, será necessário enfrentar as temáticas da relação entre Marinha, tecnologia e política, o que inclui o entendimento do processo decisório naval, da questão da inovação contida na importação de equipamentos navais e das relações entre Estado e indústria naval nos países centrais. Nossa análise baseia-se tanto em fontes oficiais da Marinha brasileira e depoimentos colhidos pelo autor junto a oficiais navais, como em documentação diplomática britânica. Este artigo contou com apoio da FAPESP (processo 2011/07520-4). As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do autor e não necessariamente refletem a visão da FAPESP. O autor é pesquisador do CNPq.

Ao ignorar o aspecto da compra de armamentos, a literatura sobre nossa política externa no período ditatorial perdeu um aspecto crucial nas relações entre o Brasil autoritário e as democracias europeias. Os poucos autores que se concentraram na chamada “vertente europeia” de nossa política internacional tenderam a localizar sua emergência num momento posterior ao da compra das fragatas. Para eles, trata-se de um fenômeno do governo Geisel, com sua política externa de afastamento dos EUA e sua política interna de distensão. Assim, segundo um desses autores:

A aproximação com as democracias capitalistas da Europa ocidental tinha duplo propósito: significava uma grande relativização da presença dos EUA sobre o cenário político doméstico (...) e paralelamente indicava para os setores mais favoráveis à liberalização que o regime efetivamente democratizava-se, tanto que já era aceito por governos democráticos importantes³.

No entanto, no caso específico da Grã-Bretanha, é possível propor que um ponto alto nas relações comerciais se deu ainda no governo Médici, com a venda dos equipamentos militares aqui analisados, negociação que se inseria num contexto mais amplo de busca de autonomia de vários países em desenvolvimento nessa fase, o que os levava a procurar uma alternativa à transferência de material naval obsoleto, americano ou soviético.⁴

O processo decisório doméstico

No caso de marinhas como a brasileira, a relativa autonomia de que gozam as Forças Armadas no interior do Estado e a falta de preocupação da sociedade e das instituições não militares com a temática da defesa fazem com que o processo decisório que leva à compra de navios de guerra e outros equipamentos permaneça fundamentalmente interno à força naval. De um modo geral, esse processo tem sua origem em ideias surgidas no interior dos setores de engenharia naval, que conseguem, ou não, convencer os escalões

Agradeço a Ludolf Waldmann a leitura atenta da primeira versão.

3 Antonio C. M. Lessa, Brasil, Estados Unidos e Europa Ocidental no contexto do nacional-desenvolvimentismo: estratégias de diversificação de parcerias: 1974-1979. Dissertação de Mestrado, UNB, Brasília, 1994, p.94 e p.290.

4 Sami Faltas se refere à “Indonésia e vários países latino-americanos” que “se voltaram para fontes da Europa ocidental para suplementar o seu equipamento de origem americana”, antecipando um caminho depois seguido pela Índia, Taiwan e Egito. Ver *Arms markets and armament policy: the changing structure of naval industries in Western Europe*, Dordrecht/Boston/Lancaster, Martinus Nijhohh, 1986, p.59.

superiores da necessidade de efetuar aquisições. Tanto no nível dos engenheiros quanto da hierarquia surgem em geral grupos divergentes, em torno das opções colocadas na mesa e/ou da forma como adquiri-las: por doação ou por compra, neste ou naquele país. Esses grupos constituem o que chamaremos aqui de “partidos tecnológicos”, que podem ou não expressar divergências mais profundas, políticas ou de estratégias navais. Uma vez assumidas pela hierarquia da Marinha, suas aspirações são levadas ao governo federal. O caso da aquisição das fragatas não foi diferente.⁵

Depois da Segunda Guerra Mundial, a Marinha brasileira passou a receber navios americanos de segunda mão, geralmente contratorpedeiros, praticamente doados ao país por meio dos mecanismos de *lend-lease* vigentes desde a época do conflito. A insatisfação com esse material, que de início constituiu um avanço tecnológico significativo para nossa Marinha, ao introduzi-la na era do rádio e dos sonares, já é visível no final dos anos 50, principalmente entre os engenheiros da Marinha. Assim, o almirante Coelho, presidente da Comissão de Construção de Fragatas no Reino Unido, no começo dos anos 1970, defendeu que os navios recebidos dos EUA durante e depois da Segunda Guerra Mundial “nunca representaram necessariamente aquilo que a Marinha necessitava ter”, principalmente porque foram concebidos para as necessidades de outro país e em outro contexto estratégico.⁶ Segundo o almirante, os EUA se surpreenderam com as aspirações brasileiras. De todo modo, desde 1961, a construção no país de navios de escolta passa a constar dos planos do Estado-Maior da Armada (EMA). Seguiram-se estudos elaborados na Escola de Guerra Naval sobre as necessidades de navios para a MB, dentro da estratégia de proteção do tráfego marítimo no Atlântico Sul.

No governo do presidente João Goulart, o EMA e o ministro da Mari-

5 As fragatas são navios de escolta, tanto para uso anti-submarino como de emprego geral. Antes de sua aquisição, o esqueleto da esquadra brasileira era composto por outro tipo de navios de escolta, conhecidos durante a guerra como destroieres de escolta e depois simplesmente como contratorpedeiros. Esses navios cumpriam basicamente funções típicas da guerra anti-submarino, estratégia atribuída ao Brasil pelos Estados Unidos, nos quadros da defesa do Atlântico Sul diante de uma eventual guerra global entre os dois lados da guerra fria. A Marinha contava também com dois cruzadores – *Barroso e Tamandaré* -, sendo o primeiro o navio-capitânia da Esquadra. O segundo abrigou o presidente Carlos Luz na crise que precedeu a posse de Juscelino Kubitschek, conhecida como o “golpe preventivo do general Lott”. Ver Julio de Sá Bierrenbach, *1954-1964: uma década política*, Rio de Janeiro, Domínio Público, 1996, p.34.

6 O almirante Coelho localiza no ano de 1959 os primeiros contatos com a Marinha americana no sentido de construir no Brasil, com apoio dos EUA, navios de escolta mais adequados às necessidades do país. Ver José Carlos Coelho de Sousa, *Uma história das fragatas*, Rio de Janeiro, Clube Naval Editora, 2001, p.8. Este livro constitui a principal fonte sobre o caso aqui examinado. Foi complementado tanto com entrevistas quanto com questionários dirigidos a oficiais diretamente envolvidos nesse processo, a partir de uma lista conseguida junto a oficiais navais.

nha, almirante Paulo Bosísio aprovaram estudos que previam a necessidade futura de 28 fragatas para cumprir essa missão. No final de 1963, o ministro Sylvio Motta apoiou a ideia de elaboração de um programa plurianual de investimentos e custeio da força, configurado no primeiro Plano Diretor naval, que apesar de suas claras limitações, “constituía afinal uma base de pensamento e de ação para a Marinha em conjunto e não apenas para um pequeno grupo de dirigentes eventuais”, o que para alguns oficiais teria dado um plano à Marinha “acima das profundas divergências políticas e ideológicas que marcaram a época de sua implantação”.⁷

Com o golpe de 1964, o almirante Motta foi substituído pelo almirante Mello Baptista e os planos anteriores foram temporariamente suspensos, por terem como patrono um almirante que fora ministro no regime deposto. A gestão de Baptista expressou os pontos de vista dos setores mais radicais da Marinha. À mesma época, o marechal Castello Branco nomeou o ex-ministro Paulo Bosísio para o lugar do marechal Taurino de Resende na etapa final da Comissão Geral de Investigações encarregada de recomendar cassações de direitos de militares e políticos acusados de vínculos com o governo Goulart. No contexto da época, Bosísio era visto como um moderado.⁸

Logo depois, em janeiro de 1965, o presidente o traz de volta ao ministério da Marinha, em meio à crise entre esta força e a FAB, dada a decisão presidencial de reservar os meios aéreos das três forças à Aeronáutica – a chamada “crise da aviação embarcada”, considerada por Viana Filho “a mais longa e mais trabalhosa das crises” até então enfrentadas pelo general presidente.⁹ Segundo o chefe da Casa Civil de Castelo, o almirante concordava com o espírito da mudança proposta pelo presidente: “Para ele, a solução atendia

7 Mozart Padilha de Souza, “O Plano Diretor: realidades e perspectivas da Marinha”, *Revista Marítima Brasileira*, 2. Trimestre 1971, p.108-114, p.110.

8 Luís Viana Filho o caracteriza como “ilustre oficial da Marinha” prudente e moderado e apoiador da medida tomada por Castello Branco de atribuir à Força Aérea a exclusividade da aviação embarcada, como providência adequada à racionalização dos meios. Ver *O governo Castello Branco*, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército e Livraria José Olympio Editora, 1975, vol. I., p. 202. Cf. também John W. Foster Dulles, *President Castello Branco: Brazilian Reformer*, College Station, Texas A&M University Press, 1980, p.78 e segs.

9 Ver op. cit., p.204. Datado de 6 de janeiro de 1965, documento da embaixada dos EUA ao Departamento de Estado relata conversa com o comandante Julio Pessoa, ajudante de ordens do Presidente Castello Branco. Para Pessoa, “o Presidente não seria popular na Marinha porque defende a criação de um Ministério da Defesa”, mas Castelo “não sente que tal insatisfação subiria a níveis perigosos”. Ainda segundo a versão americana sobre a conversa com o oficial brasileiro, o Presidente avaliaria que o MD era uma necessidade econômica e acabaria por ser criado, mas considerava que a oposição da Marinha seria capaz de barrá-lo no momento. Àquela altura, Castelo pretendia manter o ministro Mello Baptista, apesar dos boatos sobre seu afastamento. “Airgram n. A-697”, cedido generosamente ao autor pelo pesquisador Carlos Fico.

ao princípio da economia de meios, evitando a existência de aviões da Marinha e do Exército, e assegurava a cobertura aérea necessária às forças de Superfície e Submarinas, da Marinha, uma vez que os aviões da Esquadra, embora pertencentes à FAB, obedeceriam ao comando da Força Naval, quando em operações”.¹⁰

Mas a Marinha estava tensa. A posse do ministro foi marcada por violento discurso de seu antecessor. Bosísio assumiu como partidário da unidade: “Dois aspectos – disse ao tomar posse - nortearão a minha administração: a união da Marinha e a coesão dentro da classe; e a união da Marinha com as demais forças armadas”.¹¹ Mello Baptista representava desde meados dos anos 1950 a direita extremada, mais afeita à política que à própria modernização da força.¹² Em junho de 1965, o principal aliado do almirante Motta, o almirante Rademaker, foi punido pelo novo ministro, com apoio de setores significativos da oficialidade, por divulgar críticas ao governo Castello Branco.¹³

A posse do ex-ministro de Goulart acabou por se revelar um passo indispensável para a modernização naval. O contexto mais amplo foi dado pelo avanço dos métodos administrativos adotados pelo novo regime, principalmente o conceito de orçamento-programa, importado dos EUA.¹⁴ Nesse quadro, o ministro Bosísio retomou o Plano Diretor já mencionado.¹⁵ Foi

10 Luís Viana Filho, op. cit., p.203. A partir da decisão presidencial, a Marinha manteria os helicópteros e a FAB ficaria com os aviões de asa fixa.

11 Citado em Viana Filho, op. cit., p.204. Ver também Foster Dulles, op. cit., p.114.

12 O ex-presidente Geisel lembrou em seu depoimento aos pesquisadores do CPDOC que o almirante integrava, desde os anos 1950, com seus colegas Rademaker, Aarão Reis, Saldanha da Gama e Mário Cavalcanti, o “grupo das Dionnes”, a linha mais dura da Marinha, numa referência às cinco gêmeas nascidas no Canadá. Ver Maria Celina D’Araujo e Celso Castro (orgs.), *Ernesto Geisel*, Rio de Janeiro, Editora Fundação Getúlio Vargas, 1997, p.219.

13 Idem, p.142. Rademaker seria depois ministro da Marinha do governo Costa e Silva, compondo em 1969 o triunvirato militar que substituiu o presidente quando este se afastou por motivos de saúde, até a posse do general Médici. No governo deste, foi vice-presidente.

14 Para a Marinha, tais esforços foram “precursores da sua implantação na administração pública brasileira, antecipando-se à sua adoção pelo Executivo”. Ver Mauro Brasil, “Considerações sobre o Plano Diretor da Marinha”, *Revista Marítima Brasileira*, 2. Trimestre 1971, p.115-128, p.116.

15 Segundo uma fonte da Marinha, “a ênfase dada ao planejamento e à disciplina orçamentária como instrumentos de ação global do Governo possibilitaram que ele renascesse logo em 1965, com perspectivas ampliadas. As novas políticas e diretrizes foram estabelecidas, orientando a formulação de Planos Básicos. Houve decidido empenho em dar ao Plano Diretor uma estrutura permanente, através da elaboração de uma *Sistemática Detalhada* e da criação de um *Grupo de Coordenação e Controle*, subordinado à Secretaria Geral da Marinha” (grifos do autor), v. Mozart Padilha de Souza, op. cit., p.110. Outro autor lembra que “ao final do ano de 1966, uma comissão designada pelo então Ministro da Marinha dedicou-se ao trabalho de revisão

criado grupo separado das diretorias técnicas existentes na Marinha, apenas para cuidar das construções navais. Esse grupo deveria definir, pela primeira vez na história da Marinha, o tipo de navios que se queria construir e orçar o plano de aquisições para encaminhamento à Presidência da República.¹⁶ Daí surgiria o Programa Decenal da Marinha de 1967. Não há indícios de que esse plano estivesse vinculado a qualquer revisão da doutrina estratégica naval, então centrada na guerra anti-submarino. Os fatores que o originaram estavam mais relacionados às dificuldades colocadas pelos EUA à aquisição de equipamentos mais modernos, visíveis principalmente depois dos obstáculos colocados pelo Congresso americano às vendas militares para a América Latina, no contexto do conflito entre os poderes Legislativo e Executivo, por motivo da condução da guerra no Vietnã.¹⁷ Questões como a proibição de uso de equipamento americano contra navios, mesmo pesqueiros, da mesma origem e a dificuldade de conseguir peças de reposição para os navios antiquados transferidos pelos EUA também pesaram na decisão.¹⁸

O Programa Decenal previa a construção de 10 fragatas, além de outros 13 tipos de embarcações.¹⁹ Com relação às primeiras, a diretriz inicial

da sistemática do Plano Diretor, com o propósito de remover as falhas até então observadas e de harmonizar o planejamento da Marinha com a técnica de orçamento-programa". Nesse processo, o PD deixou de ser visto como um documento, passando ser encarado como uma sistemática de planejamento. Mauro Brasil, *op. cit.*, p.118.

¹⁶ Coelho de Sousa, *op. cit.*, p.13-15.

¹⁷ Ver João Roberto Martins Filho, "As políticas militares dos EUA para a América Latina, 1947-1989", *Teoria & Pesquisa*, 46: 101-135, jan. 2005. Com efeito, documentação diplomática americana mostra desde 1966 um clima tenso entre o Brasil e os EUA no tema dos armamentos. No final de 1966, documento da Embaixada do Brasil em Washington, escrito em português e disponível nos arquivos diplomáticos dos EUA menciona "o estabelecimento de restrições no auxílio militar à América Latina impostas pela Lei 89-583 de 19 de setembro de 1966". Ver "Aide-Mémoire", Washington D.C., em 27 de outubro de 1966, cedido ao autor por Carlos Fico.

¹⁸ Para o comandante Fernando, a constatação de que a aludida proibição poderia criar problemas às ações de fiscalização da pesca em águas territoriais brasileiras emergiram a partir da chamada "guerra da lagosta", conflito surgido com a França, no começo dos anos 1960. Quanto às dificuldades na área de manutenção, a mesma fonte menciona a prática da Marinha americana de passar seu estoque de peças de navios retirados de serviço a *dealers* privados, o que encarecia muito sua aquisição. Depoimento do comandante Fernando Costa ao autor, Rio de Janeiro, Clube Naval, 15 de julho de 2008. Ludolf Waldmann Júnior lembra que, com a guerra da lagosta, os EUA acabaram ficando numa situação inusitada: ou apoiavam a França – então parte da OTAN – ou o Brasil devido à existência do TIAR. Ao final, decidiram exigir que o Brasil não utilizasse os navios arrendados. Nosso país rejeitou a exigência mencionando o TIAR em sua defesa. Ver "Tecnologia naval e política: o caso da Marinha brasileira na era dos contratorpedeiros, 1942-1970", Dissertação de Mestrado, UFSCar, 2013, p.119.

¹⁹ Para o então capitão-de corveta Paulo Lafayette Pinto o programa inicial previa a aquisição de 20 fragatas. O oficial apresenta quadros comparativos dos planos original e do que foi efetivamente aprovado pelo governo Castello Branco em "A Marinha e a construção de navios

do EMA determinava que deveriam já estar em serviço nas respectivas marinhas.²⁰ Estaleiros da Holanda, Alemanha e Estados Unidos enviaram convites à Marinha para visitas. Em julho de 1967, os então comandantes Coelho e Vidigal são nomeados pelo almirante Rademaker, agora ministro da Marinha do governo Costa e Silva, para visitar quatro países.²¹ Em agosto, em reunião com o ministro, resolve-se fazer contatos com a U.S. Navy para fabricação de duas fragatas da classe *Bronstein* no Brasil.

Nessa altura, começou a ficar claro para os oficiais envolvidos que os Estados Unidos, ao se mostrarem pouco dispostos a solucionar o problema do financiamento, não tinham interesse em atender às expectativas do Brasil. Nesse quadro, o secretário-geral da Marinha, almirante Adalberto de Barros Nunes, formou um grupo de trabalho com representantes de todos os setores do governo que teriam que aprovar o financiamento externo. O GT torna-se em seguida comissão interministerial. Em agosto de 1968, um ano depois da escolha da *Bronstein*, os EUA não tinham apresentado proposta de financiamento. Segundo o relato do almirante Coelho, o apoio do almirante Nunes (agora na chefia do EMA) e dos almirantes Carlos Auto e Hernani Goulart Fortuna (Membros do EMA) foi decisivo para a decisão de rever a ideia da aquisição de fragata já em uso. Decide-se então pela compra de um navio de desenho novo, dotado de equipamentos que constituíssem *state of the art*, “na fronteira da tecnologia” e com especificação própria.²²

A decisão constituía um marco na história da Marinha.²³ Novas negociações com os EUA confirmaram que a questão do financiamento não se resolveria, fortalecendo a posição pró-Europa do almirante Nunes.²⁴ Com a

de guerra no Brasil”, *Revista Marítima Brasileira*, 2 trimestre de 1974, pp. 19-44. Conforme o comandante Fernando Costa, chefe de gabinete do chefe do EMA, almirante Moreira Maia à época, a aprovação desse programa foi “o último ato governamental assinado pelo presidente Castelo Branco e foi levado a ele pelo ministro Roberto Campos”. Depoimento citado.

20 Coelho de Sousa, op.cit., p.16.

21 Nessa ocasião, foram examinadas as fragatas *Hamilton* (EUA), *Leander* (Grã-Bretanha), mas não a *Van Speik* (Holanda) e a *Köln* (Alemanha), que não estavam no porto. Idem, p.22-25. Neste texto seguiremos a praxe naval de chamar de “tenentes” os três postos iniciais da carreira; de “comandantes” os postos de capitão de corveta, capitão de fragata e capitão-de-mar-e-guerra e de “almirantes”, os três postos de oficial-general da Marinha.

22 Basicamente, isso significava que a propulsão seria a mista CODOG (*Combined Diesel or Gas Turbine*) e gás, e a fragata contaria com sistemas táticos navais computadorizados, lançadores de foguetes IKARA, helicópteros antissubmarinos com torpedos MK-44, sistemas de sonares avançados, torpedos antissubmarino, mísseis de defesa anti-aérea Seacat. Coelho de Sousa, op. cit., p.33-37.

23 Para Coelho de Sousa, acabava-se, assim, “com o complexo de cobaia, que levou no passado a escolhas excessivamente tímidas e ultra-conservadoras”. Ver op. cit., p.33.

24 A se acreditar na documentação diplomática britânica que examinaremos depois, o almi-

crise da sucessão do presidente Costa e Silva, em setembro-outubro de 1969, a última decisão do ministro Rademaker foi o cancelamento da escolha da *Bronstein* e o rompimento com a opção americana.²⁵

No início do governo Médici, graças ao trabalho dos oficiais acima citados, o agora ministro Adalberto Nunes elaborou exposição de motivos pedindo autorização para contratar financiamento de até US\$ 250 milhões para a compra de 10 fragatas. Como veremos adiante, nos bastidores diplomáticos, a Grã-Bretanha já tinha apresentado termos de financiamento atrativos, no bojo das negociações para a compra pelo Brasil dos submarinos da classe *Oberon*. O presidente deu sinal verde. O EMA aprovou então a folha de especificações, enviadas a estaleiros no exterior. Os principais estaleiros europeus interessaram-se pelo assunto.²⁶ Depois de novas visitas a estaleiros europeus, a Diretoria Geral de Material da Marinha escolhe como finalistas as firmas Vickers, Yarrow, Vosper Thornicroft e Blohm und Voss. Fica claro nessa altura que os US\$ 25 milhões disponíveis para as aquisições seriam suficientes apenas para a compra de 6 fragatas. No final, segundo a versão oficial da Marinha, pesaram as condições de financiamento: decide-se comprar as fragatas na Inglaterra, junto ao estaleiro Vosper.²⁷ Contudo, essa versão deve ser tomada com cuidado. Nas grandes aquisições navais, nem sempre impe- ra essa racionalidade. Como veremos a seguir, ao examinar a documentação diplomática britânica, setores influentes da Marinha tinham preferência há algum tempo pela Vosper.

Em junho de 1970, uma delegação brasileira foi à Inglaterra para comunicar à Vosper a intenção da Marinha em adquirir seis fragatas. Dela participaram os almirantes Coelho e Alcântara e os membros do grupo inter-

rante Nunes não era apenas pró-Europa, mas decididamente pró-britânico. De toda forma, era um partidário decidido da autonomia em relação aos EUA. Na aula inaugural que proferiu a 30 de abril de 1970 na Escola de Guerra Naval, ele aludia “às exigências impostas pela necessidade da criação de um Poder Naval efetivo e *nosso* (grifo dele) – condizente com a realidade e as possibilidades nacionais”, para defender a otimização dos processos administrativos. Ver Mauro Brasil, op. cit., p.116.

25 Idem, p. 38.

26 No Reino Unido, Swan Hunter, Cammell Laird, Scotts, Yarrow, Vosper Thornycroft e Vickers; na Alemanha, Blohm und Voss associada a sua maior rival Howaldtswerke-Deutsche Werft; na Itália, Vantieri navale del Tirreni e Riuniti, e na Holanda o Verolme. Idem, p.40.

27 Idem, p.40-45. Para o comandante Fernando, “o que veio aqui para ser negociado não foi a fragata *Marca-10*, foi a fragata *Marca-11*, que é a classe que os argentinos compraram, a classe *Hercules*. Esse era o projeto que a Vosper estava desenvolvendo com o MOD – eu embarquei numa fragata dessas, da classe *Amazon*, projeto que foi comprado e comissionado e funcionou bastante tempo para a Marinha inglesa. As *Marca-11* eram um pouquinho maiores que as *Marca-10*. A diferença era mais de conceito, de armamento, etc., mas era um projeto que dado pelo MOD à Vosper. A opção brasileira foi pelas *Mark-10*. Depoimento citado ao autor.

ministerial citado acima. Segundo o primeiro, a decisão de fazer duas fragatas no país, em resposta à postura do estaleiro de que não tinha interesse em construir mais que quatro navios para um só cliente, foi tomada de improviso, não constituindo aspecto intencional de política de autonomia tecnológica.²⁸ Assim, das seis fragatas, quatro seriam fabricadas nos estaleiros de Woolston, perto de Southampton, e duas no Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). No exame posterior da documentação britânica esse aspecto será confirmado.

Em agosto, fica pronta a versão final do contrato, assinado com pompa e circunstância, como veremos na próxima parte. O negócio foi visto à época como “o maior realizado pelos estaleiros da costa sul e provavelmente o maior de qualquer firma britânica”, garantindo trabalho naquelas instalações até 1979. O financiamento de cerca de 100 milhões de libras foi assegurado por um consórcio de oito bancos britânicos.²⁹ A fragata *Niterói* (F-40), que deu nome à classe no Brasil, foi lançada ao mar a 8 de fevereiro de 1974 e incorporada a 20 de novembro de 1976, seguida depois pelas *Defensora* (F-41), *Constituição* (F-42) e *Liberal* (F-43). No Brasil, seriam construídas a *Independência* (F-44) e a *União* (F-45). Os nomes homenageavam os navios que fizeram em 1822 e 1823 a guerra pela Independência, mas alguns poderiam soar irônicos, dado o regime político em vigor no Brasil.

Dos Estados Unidos à Grã-Bretanha

A compra dos navios na Grã-Bretanha marcou o fim de uma era. Pela primeira vez desde o início da Segunda Guerra Mundial, os navios que constituíam o esqueleto da esquadra brasileira eram adquiridos na Europa, encerrando na prática a fase dos contratorpedeiros obsoletos transferidos ao país por *lend-lease*.³⁰ De certa forma, a aquisição das fragatas representava uma volta ao período anterior à Primeira Guerra Mundial, quando o Brasil comprou os encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo* na Inglaterra.³¹ Como ocorreu no começo do século XX, no início dos anos 1970 as compras navais constituí-

28 Idem, p.64-66. Para o almirante Armando Vidigal, “a decisão, portanto, não decorreu de uma deliberada tentativa de adquirir a tecnologia de construção desses navios”. Ver *A evolução do pensamento naval estratégico brasileiro: meados das décadas de 70 até os dias atuais*, Rio de Janeiro, Clube Naval, 2002, p.11.

29 “Vosper to sell Brazilian Navy £ 100m frigates”, *The Times*, September 30 1970.

30 Como veremos, uma exceção a essa regra foi a venda ao Brasil em meados dos anos 1950 do porta-aviões *Leviathan*, ainda em construção, aqui batizado *Minas Gerais*.

31 Ver João Roberto Martins Filho, *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*, Rio de Janeiro, FGV, 2010.

ram tema crucial nas relações entre nosso país e a Grã-Bretanha.

Conforme afirmou em suas memórias o embaixador britânico no Brasil à época, as exportações britânicas dobraram na passagem da década de 1960 para a de 1970, e “isso foi muito ajudado por compras governamentais, como, por exemplo, as feitas pela Marinha brasileira”. No mesmo livro, o diplomata comemora a volta da Marinha brasileira à influência britânica: “Esta força admirável é não só modelada estreitamente pela *Royal Navy* em material de uniforme, mas tem igualmente uma grande tradição de comprar navios da Grã-Bretanha”. E continua: “Quando eles decidiram substituir seus navios obsoletos, fomos afortunados em ter um excelente tipo de fragata, que era justamente o que precisavam; também compraram três submarinos nossos”.³²

Mais de duas décadas antes, no início de 1948, depois da venda de 130 aviões militares para a Argentina, a diplomacia britânica chamava a atenção para a nova situação: “Com essa política de praticamente se descartar de material bélico, parece que os ministérios militares dos EUA encontraram um meio de puxar o tapete sob os pés de qualquer concorrente, assegurando assim que a A.L. seja reequipada exclusivamente com equipamentos dos EUA”.³³ O dilema britânico na América Latina foi assim resumido por sua diplomacia: “Poucos dos maiores países estarão dispostos a vincular-se exclusivamente às rodas da carruagem americana. Nosso problema é reter uma parcela razoável do comércio de armas com a A.L. sem indispor indevidamente os americanos”.³⁴

Durante o governo Dutra (1945-1950), porém, não foi possível mudar o novo quadro. Apenas, com a posse de Vargas, o embaixador britânico viu perspectivas de melhora.³⁵ No entanto, com a assinatura do Acordo Militar Brasil-EUA, a 15 de março de 1952, logo ficaria claro que a nova superpotência não estava disposta a permitir que a Grã-Bretanha conseguisse recuperar a

32 Sir David Hunt, *Memoirs: military and diplomatic*, London, Trigraph, 2006, p. 311.

33 FO371/68277, citado em Moura, “From ‘automatic alignment to ‘difficult pragmatism’: shifts in Brazilian foreign policy and their impact on Anglo-Brazilian military contacts, 1945-1954”, London School of Economics & Political Science, M.A. International History, september, 1994, p.11. Em seu relatório para o período de janeiro de 1946 a março de 1947, o adido aeronáutico britânico em nosso país mencionava possíveis resultados dos contatos a serem feitos entre o ex-adido naval da Grã-Bretanha no Brasil, agora representante da firma Hawker e o alto escalão da FAB (FO371/61215, citado em Leandro Moura, p.12. No relatório do mesmo adido para o ano de 1949, aparecem novas esperanças de vendas de material aeronáutico ao Brasil (FO371/81290, citado em idem).

34 FO371/61305, citado em Leandro Moura, op. cit., p.9.

35 Ao comentar entrevista do presidente eleito, em outubro de 1950, onde este sugeria que o Brasil poderia procurar a Europa quando não fosse atendido pelos EUA em suas expectativas de assistência econômica e técnica. Moura, op. cit., p.12.

antiga posição de fornecedora de armas para o Brasil. Contudo, o caráter obsoleto dos equipamentos cedidos ao Brasil estimularia o *Foreign Office* a não abandonar suas expectativas de exportar material bélico mais moderno para nosso país. O esforço acabou rendendo, no final de 1952, a venda de 70 aviões *Meteor* à FAB.³⁶ No que diz respeito à Marinha, à mesma época, o adido naval britânico no Rio de Janeiro avaliava: “Não podemos esperar que a Missão Naval dos EUA no Brasil receba bem nossa concorrência, mas não há razão pela qual devamos perder bons negócios por conta das suscetibilidades dos americanos”.³⁷

Já em março de 1945, o *Foreign Office* avaliava que era fundamental manter um adido naval no Brasil. Com a criação desse posto, logo se conseguiu que o Brasil tivesse seu próprio adido naval em Londres.³⁸ Como vimos, porém, nos primeiros anos após a guerra o *attaché* arou em solo infértil, embora não sem expectativas de colheitas futuras. Em seu relatório sobre o período de janeiro de 1946 a junho de 1947, ele se referia aos rumores de que o Brasil teria interesse em adquirir “um porta-aviões moderno de menor dimensão”, visto como “absoluta necessidade por sua Marinha”, embora nada de concreto tivesse sido feito nesse sentido.³⁹ Em fevereiro de 1952, o adido naval de Sua Majestade referia-se ao interesse brasileiro em concretizar seu programa de construções navais, o que, na visão dos brasileiros, poderia “restabelecer a tradição política de ter unidades da Marinha brasileira construídas outra vez nos estaleiros britânicos”.⁴⁰ O programa citado previa a compra de dois cruzadores leves, um ou dois porta-aviões, 6 contratorpedeiros e 10 caça-minas.

Com efeito, o final de 1952 testemunhou a troca de cartas entre o adido naval no Rio de Janeiro, H.C. Ranald⁴¹, e vários departamentos governamentais em Londres - *Foreign Office*, Almirantado, Ministério da Defesa, Departamento do Tesouro – tendo como tema a venda dos seis contratorpedeiros e a concorrência colocada principalmente pela França, que estaria disposta a

³⁶ Moura, op. cit., p.15.

³⁷ ADM166/6065, citado em Moura, op. cit., p.16.

³⁸ Moura, op. cit., p.7.

³⁹ Moura, op. cit., p.12. Ludolf Waldmann registrou que, já em 1944, Getúlio Vargas pediu aos EUA a transferência de dois porta-aviões. É a primeira vez que a aquisição desse navio aparece desde o programa naval do então ministro da Marinha, almirante Alexandrino, em 1922. Em seguida, em seu relatório ministerial de 1945, o almirante Guilhem vai apresentar um programa naval que previa a aquisição de dois navios aeródromos ligeiros da classe *Independence*, por meio de cessão dos EUA. Ver op. cit., p. 86-88.

⁴⁰ ADM116/6065, citado em Moura, op. cit., p.14.

⁴¹ Em documento de 1954, alude-se ao mesmo oficial como adido naval, militar e aeronáutico.

realizar o negócio com o uso do esquema *barter with compensation*, vale dizer, com o recebimento de parte do pagamento em mercadorias, esquema não oferecido pelo governo britânico. Naquela altura, o adido também considerava como competidores de seu país a Holanda e os EUA. Três estaleiros britânicos – Armstrong, Yarrow e Samuel White – associaram-se para apresentar proposta ao Brasil.⁴² Mas as negociações não progrediram e o programa foi cancelado.

Em abril de 1954, a embaixada britânica no país admitia com realismo os termos em que se colocava a questão. No ofício que acompanhava o relatório anual do adido britânico, o embaixador no Rio de Janeiro, Sir Geoffrey Thompson, reconhecia que, em sua visão, nossa Marinha não tinha importância estratégica para o governo de Sua Majestade, “uma vez que os Estados Unidos assumiram a responsabilidade pela reorganização da defesa desta parte do mundo”. E concluía: “Hoje, portanto, a Marinha brasileira é basicamente de interesse para nós como possível mercado para a venda de navios e barcos auxiliares britânicos”. Em seguida, o embaixador resumia o quadro geral das relações navais anglo-brasileiras depois da assinatura dos acordos militares Brasil-EUA:

A principal dificuldade em oferecer a venda de navios e outros equipamentos navais à marinha brasileira é que os Estados Unidos, ansiosos por manter a marinha brasileira estreitamente atada à sua, tão logo ouvem falar de concorrência britânica, tendem a oferecer equipamento similar a preços nocauteantes e se o fazem não há claramente nada que nós ou qualquer outra potência europeia possa fazer. Não obstante, penso que vale continuar a apresentar propostas quando aparece a ocasião, uma vez que sempre é possível que a marinha brasileira possa colocar uma requisição no Reino Unido e, se e quando isso ocorrer, nos beneficiaríamos economicamente e também ganharíamos algum dividendo em um leve acréscimo de influência.⁴³

42 À época as usuais acusações de práticas de corrupção nas negociações foram feitas pelo adido: “O fato mais importante que veio à luz desde meu relatório de 4 de novembro foi a concordância por parte dos três agentes britânicos de desviar um por cento do valor do contrato para o bolso do homem que está em posição de aconselhar o Ministro da Marinha sobre a proposta a ser aceita!” (H.B.M. Naval Attaché, Rio de Janeiro to The Director of Naval Intelligence, Admiralty, 10th December, 1952). Ver os ofícios em ADM 1-23976, *Sale of British warships to Brazilian Navy*.

43 “British Embassy, Rio de Janeiro, to Anthony Eden, Foreign Office”, April 12, 1954. FO 371-108850, *Annual reports for 1953 and 1954 for Brazilian Navy*. No relatório datado de 31 de março de 1954, o adido se refere a rumores sobre ofertas provenientes de França (destróieres e porta-aviões), Holanda (destróieres), Japão (porta-aviões), Itália (submarinos) e do próprio Reino Unido (os seis navios acima mencionados e “o casco incompleto do porta-aviões leve *Leviathan*”).

Por fim, o embaixador registrava as boas relações entre as duas marinhas, usando como exemplo a boa vontade brasileira em permitir escala em seus portos dos navios britânicos em trânsito para e das Ilhas *Falkland*, ao contrário do que ocorria com as marinhas chilena e, obviamente, argentina. No relatório datado de fins de março de 1954, o adido expressava o desconsolo de uma força naval que já fora a mais poderosa do mundo e agora tinha que se contentar com um lugar subordinado face ao poder naval dos EUA:

A Marinha é muito simpática à Grã-Bretanha e tem grande respeito e admiração pela Royal Navy e suas tradições. A Marinha brasileira gostaria de ter como modelo a nossa porque percebe que, para não falar de tradição e experiência, nossos métodos são mais econômicos em pessoal e, portanto, mais adequados às necessidades brasileiras. Nas atuais circunstâncias isso não é possível e a Marinha brasileira é no presente pesadamente doutrinada com ideias americanas.⁴⁴

De todo modo, o início de 1954 foi tomado pela questão da possível compra de um porta-aviões leve pela Marinha do Brasil. As razões estratégicas dessa aquisição foram explicadas ao *Foreign Office* pelo embaixador britânico no Rio de Janeiro:

As chances de isso ocorrer parecem remotas, mas do ponto de vista político deve ser levado em consideração que o Brasil está muito ansioso para atingir o status de potência importante (major power) e que o acréscimo de um porta-aviões à esquadra brasileira contribuiria substancial e poderosamente para esse fim e os capacitaria a ficar um ponto acima dos argentinos.⁴⁵

Com efeito, em janeiro de 1954, o adido naval britânico relatou ao Departamento de Inteligência Naval em Londres contatos oficiais provenientes do EMA no sentido de sondar a Marinha britânica sobre a possibilidade de oferta do porta-aviões *Hercules* ao Brasil.⁴⁶ Para o adido, as principais razões dessa opção seriam: 1) que tal navio seria essencial para uma marinha moderna; 2) razões de prestígio (não admitidas); 3) a melhor qualidade dos navios

44 “Naval attaché, British Embassy, Rio de Janeiro to British Ambassador, Sir Geoffrey Thompson”, FO 371-108850.

45 “British Embassy, Rio de Janeiro to American Department, Foreign Office”, January 8 1954. FO 371-108849, *Negotiation for sale of aircraft carrier to BN*.

46 O navio era avaliado em 2 milhões de libras no estado de construção em que estava, prevendo-se mais 4 milhões de libras para completá-lo, o que deveria ocorrer apenas no final de 1957, como o adido afirmava ter relatado não oficialmente à Marinha brasileira “meses antes”.

britânicos; 4) o preço acessível do *Hercules*; 5) a possibilidade de estender o pagamento pelo período em que este estivesse sendo concluído.⁴⁷ Segundo a fonte britânica, o chefe do EMA, almirante Atila Monteiro Aché, precisava com urgência de uma carta do adido explicitando a oferta do *Hercules*, que ele pretendia apresentar ao ministro Guillobel, como parte de um documento onde se expunham pontos que na visão dos almirantes do EMA deveriam ser mudados na política do ministério. A resposta do adido traz mais uma vez à luz as tensões navais anglo-americanas: segundo o oficial britânico, ele explicou ao almirante brasileiro que, se o Almirantado o autorizasse a escrever a carta, ficava subentendido que esta “não seria utilizada como um pano vermelho para enfurecer o touro americano, levando à oferta de um porta-aviões grátis, ou barato, ou um empréstimo por vinte anos, conforme rumores” que teria ouvido.

Em resposta, o almirante brasileiro teria dito que os EUA jamais forneceriam o porta-aviões ao Brasil, pois já tinham deixado claro que, em sua visão, o Brasil não precisava “de aviação naval, quanto mais de um porta-aviões”. Tal afirmação estaria ancorada na estratégia americana de destinar ao Brasil apenas a tarefa de escoltar comboios de suas costas ao Caribe, deixando o resto à Marinha dos EUA e seria vista pelos brasileiros como atitude “egoísta e arrogante”. Para o adido de Sua Majestade: “A Marinha brasileira não quer ser tratada puramente como um instrumento naval dos EUA e considera que o Brasil deve estar adequadamente armado para lutar guerras privadas se o desejar, sem o auxílio americano”.⁴⁸ Por fim, o adido arriscava uma avaliação

47 Segundo o adido, o mensageiro do EMA foi o Diretor de Aviação Naval, almirante Olavo de Araujo, para quem era visão do EMA que o ministro Guillobel estaria se tornando “demasiado político, em detrimento dos verdadeiros interesses da Marinha”. O ponto principal de ataque era a construção de numerosas bases navais, sem que a Marinha tivesse os navios para utilizá-las, ao invés da aquisição de 10 helicópteros e do porta-aviões. Para o adido, a revelação dessas divergências foi bem mais do que esperava ouvir. “Naval Attaché, Rio de Janeiro, to The Director of Naval Intelligence, Admiralty”, 11th December 1953. Para uma defesa da construção dessas bases (“para uma força do futuro, própria a uma grande potência naval e não para o Brasil atual”), ver Renato de Almeida Guillobel, *Algumas apreciações sobre a administração naval*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1959, p.16. As bases em questão foram construídas em Val De Cans (Pará), Recife, Natal e Aratú (Bahia).

48 Em 1969, um relatório norte-americano afirmaria que a força naval brasileira tinha expectativas de se transformar numa “força pequena, mas moderna” e mencionava a opinião de “pelo menos um alto oficial naval”, para o quem “Brazil’s Navy officers could not sit on the beach and watch US Navy units patrolling its waters”. Ver U.S. Department of State, Director of Intelligence and Research, *Research Memorandum*, RAR-14, August 25 1969. Dez anos antes, o titular da pasta da Marinha no segundo governo Vargas referia-se aos compromissos assumidos pelos americanos durante a Segunda Guerra Mundial, “dos quais com o correr dos tempos e bem de acordo com seu costumeiro procedimento para conosco, tão facilmente se esqueceram”. Ver Guillobel, op. cit. , p.6.

da postura do ministro Guillobel, dividido, em sua visão, entre o desejo de marcar sua gestão pela compra do almejado porta-aviões e as pressões do chefe da missão naval americana, almirante Whitehead, no quadro de escassez de reservas que colocava o ministério da Marinha contra o Ministério das Finanças.

O ofício do adido solicitava aprovação do Almirantado e do Gabinete para escrever a carta solicitada e concluía aludindo às compras de material aéreo que deveriam se seguir à aquisição o porta-aviões. Alguns dias depois, a embaixada no Rio de Janeiro escreveu ao *Foreign Office* alertando que a demora na resposta colocava o adido em má situação com o chefe do EMA. Evidenciando a importância que o governo britânico conferia à venda, a resposta de Londres veio de imediato: “*You may tell Brazilians that Leviathan is available*”.⁴⁹ Três semanas depois, a embaixada comunicava a Londres que no dia 4 de fevereiro o presidente Vargas autorizara o Ministro da Marinha a comprar o *Leviathan*, ao custo de 7 milhões de libras.⁵⁰ Seguiu-se intensa troca de correspondência entre o Rio e Londres dada a constatação de que o preço correto seria 9,9 milhões de libras, o que chocou o EMA. Finalmente, a 25 de fevereiro de 1954, chegou às mãos da Marinha brasileira o memorando do Almirantado oferecendo formalmente o navio.⁵¹ Em dezembro de 1956, já no governo Kubitschek, foi concluída a aquisição de um navio da mesma classe, o *Vengeance*, aqui batizado *Minas Gerais*.⁵²

No relatório do novo adido naval britânico para o ano de 1954, além de relatar as mudanças, a seu ver positivas, ocorridas no comando da Marinha ocorridas depois do suicídio de Getúlio Vargas, volta-se a falar do suposto desejo de partes da oficialidade naval em escapar da camisa de força da ajuda norte-americana: “Há um sentimento crescente entre numerosos oficiais navais brasileiros, em particular capitães e comandantes de maior visão, de que deveriam voltar a ter como modelo a *Royal Navy*, ao invés da Marinha dos Estados Unidos”. Para o oficial, os brasileiros se ressentiam dos métodos perdulários da Marinha norte-americana e mostravam-se suscetíveis diante da arrogância dos americanos que pareciam propensos a ditar os rumos da Ma-

49 “From Rio de Janeiro do Foreign Office”, January 15 1954 e “From Foreign Office to Rio de Janeiro”, January 15, 1954. FO 371-108849.

50 “From Rio de Janeiro do Foreign Office”, February 9, 1954. FO 371-108849.

51 “Admiralty to Foreign Office”, 25th February, 1954. Em março daquele ano, o Almirantado, fazendo a ressalva de que deveria ser ouvido na escolha, listou os estaleiros no Reino Unido com experiência em construção de porta-aviões, que poderiam finalizar o *Leviathan*: Harland & Wolff (Belfast), Vickers Armstrong (tanto em Barrow como no Tyne), Fairfield, Swan Hunter & Wigham, Carmell Laird, John Brown, Alex Stephens & Sons e Hawthorne Leslie. Ver “Foreign Office to Naval Attaché”, 15th March, 1954. FO 371-108849.

52 Ludolf Waldmann Júnior, op. cit., p.110.

rinha brasileira. No entanto, ele admitia que qualquer mudança na situação vigente só poderia ser gradual e dependeria de início da redução do tamanho da missão naval dos EUA no Brasil.⁵³

As tensões anglo-americanas reapareceram em 1963, quando o adido naval britânico no Rio de Janeiro, recebeu pedido da firma Shorts, de Belfast, que havia sido contatada pela Marinha brasileira, interessada em saber se o míssil Seacat poderia ser instalado nos contratorpedeiros cedidos pelos EUA. Consultado pelo *Foreign Office*, em maio, o Almirantado respondeu que “em geral, não é nossa política promover ativamente a venda de mísseis a países latino-americanos”, mas “no que tange ao SEACAT para o Brasil, seria difícil recusar um pedido direto de venda se uma encomenda firme for feita”. Sugeria-se que a informação fosse fornecida, sem maior compromisso, com o alerta de que alguma consideração deveria ser dada às “susceptibilidades dos EUA quanto a esse tema”, uma vez que “as últimas declarações deles indicam que se opõem à exportação de armamento sofisticado a países latino-americanos”. O documento concluía com dúvidas sobre se o Brasil estava em condições de comprar os mísseis, dada a instabilidade política e econômica do país.

Em setembro, Shorts Brothers avisou as autoridades que recebera solicitação urgente do Brasil para apresentar proposta de venda dos Seacats. No mês seguinte, o próprio embaixador Fry argumentou que o negócio seria difícil de recusar, dados contatos semelhantes com Chile e Argentina, mas a situação interna do Brasil, “que alguns acreditam estar à beira de uma guerra civil”, poderia ser um obstáculo. O diplomata lembrava que o armamento em questão era basicamente defensivo e que os americanos não iriam gostar, mas tampouco o governo britânico gostara quando eles venderam aviões aos australianos. A 23 de outubro, a embaixada informava que um grupo de oficiais brasileiros visitaria a firma de Belfast e pedia uma posição clara de Londres sobre a venda. A resposta do *Foreign Office* veio uma semana depois:

No momento, não podemos ir além da fórmula atual de que Shorts pode apresentar proposta, sujeita a aprovação posterior do Governo do Reino Unido. Os americanos ainda são da opinião de que o Seacat contém know-how americano e que não podemos fornecê-lo a uma terceira potência sem sua permissão com base em argumentos de segurança. Embora estejamos contornando sua objeção no caso do Chile, os americanos não cederam

53 O relatório é assinado pelo capitão J.C.Cockburn. Ao contrário dos elogios feitos pelo adido anterior ao ministro da Marinha de Vargas, Renato de Almeida Guillobel, Cockburn o deprecia, elogiando o novo ministro, almirante Edmundo Jordão Amorim do Valle, nomeado por Café Filho. Ver “Naval Attaché, British Embassy, Rio de Janeiro, to British Ambassador”, December 23, 1954, FO 371-108850. O posto de *captain* na Marinha britânica equivale ao nosso capitão-de-mar-e-guerra.

ainda.

O despacho concluía com a constatação de que, se um pedido firme do Brasil fosse apresentado, seria necessário consultar os americanos e, “se a reação fosse negativa, tomar uma decisão sobre se podemos ignorar as objeções americanas”.⁵⁴ Com o advento do golpe militar no Brasil, o negócio foi adiado. Enfim, o país diminui suas ambições originais de comprar três estações de mísseis Seacats, a serem instaladas no *Minas Gerais* e comprou apenas uma unidade, que foi instalada, em 1966, no contratorpedeiro Mariz e Barros.⁵⁵

Em setembro de 1965, o *Arms Working Party*, órgão interministerial que supervisionava vendas de armamentos no governo britânico, discutiu a informação do adido naval no Rio de Janeiro de que a Marinha brasileira estaria interessada em adquirir 12 fragatas antissubmarino. Para o adido, o Brasil construiria os cascos e compraria motores e equipamento no Reino Unido. Na ocasião, o AWP discutiu as objeções do Tesouro, com base na situação econômica do Brasil e o parecer favorável do *Foreign Office*, segundo o qual se o Reino Unido não vendesse ao Brasil, outro país o faria e a Marinha britânica estava interessada na venda de navios a nosso país.⁵⁶ A 29 de setembro, a embaixada britânica comunicou a Londres que um representante da Yarrow fizera no Rio de Janeiro uma apresentação de sua fragata à Comissão de Construção Naval da Marinha brasileira. No encontro, os brasileiros teriam confirmado seu interesse em 12 fragatas anti-submarino e sugerido à firma inglesa que apresentasse uma firme proposta de venda. Segundo essa fonte, os oficiais da Marinha brasileira estavam interessados em construir um primeiro navio no Reino Unido e os restantes no país e mencionaram os estaleiros Mauá, Verolme, Ishikawajima e o próprio Arsenal da Marinha. O representante do estaleiro inglês teria visitado essas firmas.⁵⁷ O assunto voltou ao AWP no final do mês e ficou resolvido que “a Marinha deveria continuar a negociação com os brasileiros e relatar os progressos ao AWP antes de assumir compromissos mais firmes”.⁵⁸

54 Para os despachos referidos neste parágrafo ver FO 371-167927, *Supply of arms to Brazilian Navy*, 1963.

55 Ludolf Waldmann Júnior, op. cit., p.127.

56 “Extract from the minutes of Arms Working Party Meeting of 2-9-65”, FO 371-179273, *Construction of Yarrow Frigates in Brazil*.

57 “British Embassy to Foreign Office”, 29 September, 1965, FO 371-179273.

58 “Extract from minutes of Arms Working Party meeting of 28/9/65”, FO 371-179273.

Os britânicos e a venda das fragatas

Foram necessários quatro anos para que surgissem indícios de que os contatos laboriosamente mantidos depois da Segunda Guerra estavam prestes a dar frutos mais concretos. Em 1970, ao introduzir seu relatório anual referente a 1969, o adido de Defesa britânico no país, depois de constatar que a presença dos Estados Unidos “tem determinado a escolha brasileira em organização e equipamento de suas Forças Armadas”, anunciava: “Há agora sinais de que os brasileiros desejam olhar para outros lugares”.⁵⁹ Para o oficial, dadas as limitações da tecnologia nacional, as Forças Armadas estariam se libertando da camisa-de-força americana. Exemplo disso, no plano naval, seriam as encomendas de dois submarinos da classe *Oberon*, construídos pela Vickers em Barrow-in-Furness, batizados aqui *Humaitá* e *Toneleiro*. Mais adiante no mesmo documento, afirmava-se que as relações com a Marinha americana seriam “no geral, boas, mas há sinais de crescente impaciência com sua condescendência paternal”. As relações com a Marinha britânica eram vistas como “muito cordiais”.

Contudo, o mais importante era a seleção de fragatas a partir de exigências próprias, que, esperava o adido, a indústria britânica seria capaz de atender. Na parte do relatório dedicada à Marinha de Guerra brasileira, o adido anotava: “Espera-se que durante os anos setenta cerca de 50% da esquadra atual serão sucateados e 56 novos navios devem ser comissionados” e descrevia o começo das aquisições previstas no Programa Decenal 1967-77, apontando a encomenda de dois caça-minas *Schutze* e o início da construção de seis navios-patrolha no Arsenal da Marinha do Rio, além dos rumores de modernização – com nova eletrônica e possivelmente com mísseis – do porta-aviões *Minas Gerais* e dos cruzadores *Tamandaré* e *Barroso*. No corpo do relatório, o mesmo oficial reafirmava “a perspectiva do Reino Unido vender

59 “Report on Brazil Armed Forces”, FCO 7-1512, 1969. Mais adiante, ele complementava: “As forças continuam a se voltar para os Estados Unidos e, é de suspeitar, a irritar-se com eles”. Do lado americano, no começo de 1968, ofício enviado ao Secretário de Estado dos EUA pelo encarregado da área latino-americana sugere que aquele comunique ao embaixador brasileiro, Vasco Leitão da Cunha “os difíceis problemas que estamos enfrentando com o Congresso devido à aquisição de certos tipos de equipamento militar pelo Brasil e outros países no Hemisfério”, ao mesmo tempo que afirma: “Estamos esperançosos de que poderemos ter uma determinação favorável logo, a qual permitirá a cooperação com o Brasil na construção de dois destróieres da classe Bronstein”. No mesmo texto, fica claro que a preocupação americana era a compra de jatos brasileiros em outros países, dadas as dificuldades para adquirir os F-5 americanos, sugerindo-se ao Secretário que deixe claro ao embaixador que “o conjunto de nosso programa de ajuda externa será seriamente afetado pela decisão brasileira”. Ver ARA Covey T. Oliver to The Secretary, “Briefing Memorandum”, March 22, 1968, também cedido ao autor por Carlos Fico.

o projeto de fragata”. E previa: “A primeira da classe deverá ser construída no R.U. e as restantes seriam construídas no Brasil, possivelmente com assistência externa”.⁶⁰

O relatório também afirmava que a decisão sobre as fragatas fora atrasada pelo afastamento do presidente Costa e Silva, em fins de agosto de 1969 (devido a um derrame cerebral). Com a posse do general Médici, havia sinais de que o novo ministro da Marinha, almirante Adalberto de Barros Nunes tinha urgência em resolver o problema. No entanto, ele reconhecia que a escolha era complexa, por envolver os termos financeiros oferecidos pelas nações fornecedoras, no caso o Reino Unido, os Estados Unidos e a Alemanha.⁶¹

Na avaliação britânica, a Marinha estava dividida entre duas “escolas de pensamento”, assim apresentadas: “Os conservadores favorecem a seleção de um desenho convencional bem testado e os mais realistas, a de um projeto moderno, com uma expectativa de vida útil razoavelmente longa”.⁶² Para o oficial britânico, não havia na Marinha divisões políticas significativas, resumindo-se as tensões internas a conflitos eventuais de personalidades.⁶³

Em meados de 1970, na etapa de ajustes finais dos termos financeiros, ocorre intensa troca de telegramas entre a embaixada e vários departamentos do governo britânico (além do *Foreign and Commonwealth Office*, o *Ministry of Defense* e o *Export Credits Guarantee Department, Treasury*, que enviou um representante ao Rio) com foco em questões como o aumento no teto estabelecido para exportações britânicas a um país específico, a inclusão dos custos das fragatas a serem construídas no Brasil no conjunto do financiamento, a inclusão no financiamento dos mísseis australianos Ikara, bem como o período total do pagamento por parte do Brasil. Foram negociações tripartites, envolvendo o ECGD, o estaleiro Vospers, e os ministérios das Finanças e da Marinha no Brasil, esta representada pelo almirante Alcântara (Diretor-geral

60 FCO 7-1512.

61 Na lista dos finalistas, estariam as *Bronstein, Leander, Köln, Mackenzie, Type 21* e *Yarrow Mark 8*. Para uma descrição detalhada do projeto básico dessa fragata (*Mark 1*), ver a matéria provavelmente paga “A fragata Yarrow”, publicada na *Revista Marítima Brasileira*, 2. Trimestre 1970, pp.126-133.

62 Na documentação diplomática trocada entre o Rio e Londres, a partir de julho de 1970, referente aos acertos financeiros finais para a venda das fragatas, um dos argumentos utilizados para convencer as autoridades financeiras londrinas sobre a necessidade de flexibilizar as negociações foi a presença de uma suposta “facção antibritânica” na Marinha brasileira, que preferiria “comprar de países cuja indústria está firmemente estabelecida aqui”. Ver “Britnavatt, Rio de Janeiro to MOD”, 31 July 1970, *Naval sales from United Kingdom*, FCO 7-1511.

63 Em sua avaliação, a força naval brasileira tinha reconhecidamente preparo superior ao das outras marinhas latino-americanas, mas o material flutuante obsoleto prejudicava seu desempenho. A Marinha era considerada como a mais eficiente das três forças armadas brasileira.

de Material da Marinha). Na correspondência, a embaixada insiste que o negócio das fragatas é o maior feito pelo Reino Unido nos últimos anos e que o Brasil tem condições econômico-financeiras crescentemente sólidas. Segundo fonte brasileira este montou, ao final, em 98.650.000 libras esterlinas e o prazo de entrega da quarta fragata inglesa seria de 351 semanas, a contar de 8 de janeiro de 1971.⁶⁴

Fica claro na documentação que a ideia de construir duas fragatas no Brasil originou-se na falta de interesse da Vosper em comprometer seu estaleiro com a construção de seis navios para um só cliente, bem como na impossibilidade de outro estaleiro inglês (Vickers, principalmente, cujo representante no Rio participou também de algumas das conversações) assumir a encomenda parcial. Ainda assim, ressurgem aqui alusões a posições divergentes no interior da Marinha. Em telegrama datado do início de agosto, o embaixador Hunt relata a Londres os resultados das negociações acima, afirmando que, diante da decisão ministerial pela fórmula 4 + 2, surgiram duas correntes de opinião na força naval: por um lado, almirantes mais antigos denotaram “forte preferência” pela construção de todas as seis fragatas no Reino Unido; por outro, havia “um pequeno grupo de opinião, basicamente composto por jovens oficiais, que favorecem a construção local por razões nacionalistas”. O ofício concluía: “Na ausência de qualquer oferta para construir os navios número 5 e 6 no Reino Unido, a Marinha recorreu à construção local, como única solução que permitiria uma submissão única do ministro da Marinha no futuro próximo”.⁶⁵

Outro tema importante tratado no mesmo telegrama é o da necessidade do MOD agir com mais decisão junto à firma Vickers, para que esta se manifestasse o mais rápido possível sobre seu interesse em fazer as duas fragatas, para encerrar essa questão. Estava claro, nessa altura, que o estaleiro Vosper só estava preocupado com as quatro fragatas de sua responsabilidade, não lhe importando se as outras duas seriam feitas aqui ou no Reino Unido. Os interesses mais amplos do governo britânico e os alvos mais imediatos dos estaleiros ficam aqui bastante claros.

Com efeito, a diplomacia britânica tinha nítido interesse em ver os seis navios feitos no Reino Unido. Para o embaixador, a decisão do ministro da Marinha de fazer dois navios no Rio de Janeiro representava “uma posição menos satisfatória para nós que o fornecimento total, preferível tanto do

64 Fernando Moraes Baptista da Costa, “Fragatas classe *Niterói* – 25 anos depois”, *Revista Marítima Brasileira*, 1. Trimestre de 1997:III-137, p.112.

65 Telegrama de Sir David Hunt ao ECGD, 4 de agosto de 1970 em FCO 7-1511.

ponto de vista militar como comercial”.⁶⁶ Contudo, uma vez tomada a decisão de fazer duas fragatas no Rio, procura-se convencer os “especialistas financeiros” em Londres a flexibilizar as negociações, descrevendo as divergências no interior do governo brasileiro, dividido, segundo ele, entre a clara opção da Marinha pelo Reino Unido e os argumentos da área econômica brasileira, principalmente o ministro das Finanças, Delfim Netto, sobre a conveniência de considerar outros fornecedores. A possibilidade de reabertura da licitação constituiu argumento forte do embaixador para convencer as autoridades comerciais a ceder em pontos menores. Partidário vigoroso da diplomacia como veículo preferencial dos interesses comerciais de seu país, Sir David Hunt deixava clara sua posição sobre a importância de ceder em detalhes para fechar o negócio, “particularmente quando consideramos que isso seria uma maciça consolidação de engenharia e técnica militar da cabeça de ponte comercial que apenas estabelecemos, depois de um longo período fora do mercado nessas áreas”.⁶⁷ No mesmo dia, o diplomata escrevia ao *Foreign Office*:

O negócio das fragatas não é apenas importante por si só, devido a sua dimensão, mas, em minha visão, constitui o maior fator individual na mudança da decisão de se triunfaremos em reconquistar nossa antiga posição no Brasil. A decisão da Marinha de vir até nós para seu reequipamento tem tremendas consequências econômicas e políticas.⁶⁸

Referindo-se às boas condições das relações anglo-brasileiras no começo dos anos 1970, ele afirmaria algum tempo depois: “Tudo isso me agradava muito porque, já há alguns anos, estava convencido de que a economia era realmente mais importante que a política”. E completava: “Como eu costumava dizer a minha equipe: ‘É o comércio que paga nossos salários’”.⁶⁹ Logo em seguida, o departamento do Tesouro britânico deu sinal verde para o financiamento, com prazo de pagamento de oito anos, “contanto que o contrato seja assinado imediatamente”. No mesmo dia, o embaixador no Rio referia-se ao desejo expressado pelo almirante Coelho de Sousa, nomeado chefe da comissão de aquisição das fragatas no Reino Unido, de que, antes da assinatura do Memorando de Entendimento, o MOD assessorasse a Marinha nas suas

66 Idem em FCO 7-1511.

67 Idem, em FCO 7-1511.

68 Ver telegrama de 6 de agosto em FCO 7-1511. Vinte dias depois, comemorando o fechamento do negócio, Sir David Hunt escrevia ao FCO: “Devem haver muito mais vendas navais no porvir, além do negócio das inevitáveis peças de reposição”. Ver telegrama de 25 de agosto de 1970 em idem.

69 Ver Sir David Hunt, op. cit., p.311.

relações subsequentes com o estaleiro Vosper, serviço que seria pago pelo Brasil.⁷⁰

A partir daí, a embaixada passa a se preocupar em convencer Londres sobre a necessidade de atender as expectativas nacionais quanto à pompa e circunstância da assinatura do contrato. “A marinha brasileira atribui significado histórico e emocional considerável a esta transação, que é a primeira fase importante da modernização de sua esquadra”, dizia Hunt. E avisava: “Eu apoio a atitude deles: a decisão de comprar na GB não lhes foi fácil, tendo em vista seu relacionamento estreito com o Estados Unidos”. Com base nisso, o embaixador sugeria “que a assinatura formal do acordo tenha lugar nas circunstâncias mais impressionantes que se possa arranjar”, aludindo mesmo à possibilidade de recepção pela Rainha.⁷¹

Londres, contudo, duvidava que “o envolvimento da família real fosse praticável”, dadas dificuldades de agenda (seria período de férias da monarca) e o próprio nível das autoridades brasileiras. A 21 de agosto, o Ministério da Defesa apoiou a posição de seus colegas no FCO. No final, o contrato foi assinado a 29 de setembro, na *Admiralty House*, em Londres, com a presença do ministro Delfim Netto e do ministro da Defesa britânico, além do alto comando da Marinha daquele país.

Armamentos e política externa

No balanço que enviou logo a seguir a Londres, o embaixador Hunt avaliou em termos triunfais a dimensão e as perspectivas do negócio. Aludindo à venda dos submarinos, um ano antes, ele dizia: “Essas duas transações, além de contribuir maciçamente para nossas crescentes exportações para o Brasil, devem também, se propriamente administradas, estabelecer uma influência técnica britânica dominante na Marinha brasileira para os próximos vinte anos”. Na sequência, ele descrevia a trajetória histórica da opção brasileira pelos navios britânicos, mencionando as dificuldades colocadas pelos americanos à opção mais óbvia do Brasil em recorrer a sua ajuda, para obter a fragata da classe *Bronstein*. Aludia também ao sucesso da viagem oficial da rainha Elizabeth ao Brasil, em novembro de 1968, acompanhada por duas fragatas da *Royal Navy*, da classe *Leander*, evento complementado no ano

70 Ver telegrama de 6 de agosto em FCO 7-1511. Totalizando mais de 100 milhões de libras os pagamentos seriam realizados semestralmente, em dezesseis parcelas, no equivalente a 80% do preço total, iniciando em 1-4-76 e terminando em 1-10-83. Ver telegrama de 26 de agosto de 1970 em FCO 7-1511.

71 Hunt ao Foreign Office, 5 de outubro de 1970 em FCO 7-1511.

seguinte pela visita de um esquadrão britânico, que incluiu dois submarinos da classe *Oberon*, a mesma dos que seriam construídos para nossa Marinha.

Segundo o embaixador, as negociações posteriores para a compra de submarinos dessa classe incluíram, por parte do encarregado de negócios da embaixada britânica, a proposta de vinculação da assinatura do contrato dos submarinos “à promessa de um financiamento vantajoso para fragatas e componentes fornecidos pela Grã-Bretanha, incluindo custos creditícios locais para alguma construção brasileira”. A proposta teria sido formalizada junto ao Ministério das Finanças brasileiro a 18 de março de 1969 “em uma carta entregue em mãos ao almirante Adalberto Nunes, então chefe do Estado-Maior da Armada”.⁷²

O balanço era marcado pela avaliação ufanista do embaixador sobre as perspectivas abertas pela compra das fragatas pela Marinha brasileira. Segundo ele: “A decisão de adotar projetos britânicos como padrão para as unidades maiores na esquadra brasileira envolve uma mudança decisiva de padrões e equipamentos americanos para britânicos, não apenas nos navios em si, mas no armamento, serviços de apoio e sistemas de treinamento”, o que poderia anunciar “uma proliferação de oportunidades de exportação britânicas em muitos campos além dos cobertos pelos presentes contratos”. “Não menos importante”, continuava, “será a renovação dos contratos estreitos entre as duas marinhas”, o que já podia ser visto no processo de construção dos submarinos. “Se manejarmos bem essas oportunidades – arriscava - a próxima geração de oficiais navais brasileiros deve falar inglês com sotaque de Southampton ou Barrow, tal como, em quase todos os casos, os atuais tenentes e comandantes falam (quando falam) com o sotaque do Brooklyn e de Newport News”.⁷³

Tais esperanças não se limitavam à esfera naval. Para Sir David, “esses contatos podem assumir crescente importância política”, nos quadros da tendência brasileira em direção de uma “Estratégia do Hemisfério Sul”, que implicaria colaboração entre Brasil, Argentina e África do Sul, podendo se

72 Ver idem, p.5. Convém salientar que essa parte das negociações constitui um dado novo, não mencionado até hoje na história oficial da Marinha brasileira. No mesmo documento, Sir David Hunt menciona a história de que a opção alemã foi prejudicada quando da visita de navios alemães ao Brasil. Na ocasião, ao ser perguntado por oficiais brasileiros como avaliava sua fragata, o capitão da marinha alemã teria se referido depreciativamente às fragatas *Köln*. Ver idem, p. 7.

73 Como de hábito na documentação diplomática britânica, o embaixador refere-se com ironia às limitações do país em que está sediado. Para ele, a firma Vospers tinha que ser elogiada pela paciência com que negociou com os suscetíveis oficiais brasileiros, o que augurava sucesso “para a compreensão que deverão trazer à formidável tarefa de ensinar os brasileiros a construir navios de guerra”.

estender depois a outras nações como a Austrália. Na visão do diplomata, embora registrasse que tal estratégia não tinha muito sentido em termos de defesa, ela interessaria aos britânicos, que poderiam no futuro fornecer fragatas a esses países. O representante britânico concluía sua entusiasmada avaliação com recomendações de tratamento especial às relações anglo-brasileiras. Para tanto, seria necessário que seu país imitasse em alguns aspectos o modelo americano de oferecimento de vantagens múltiplas em negociações de equipamento militar.⁷⁴

Com efeito, nos anos seguintes, a relação entre as duas marinhas foi vista como um dos aspectos cruciais das relações entre britânicos e brasileiros. Assim, escrevendo ao embaixador de Sua Majestade no Brasil, para agradecer seu relatório anual referente ao ano de 1974, o chefe do Departamento Latino-Americano do *Foreign and Commonwealth Office*, Hugh Carless, lembrava:

A contínua conexão e cooperação entre as marinhas da Grã-Bretanha e do Brasil constitui um ponto importante nas relações anglo-brasileiras. Gostaríamos, portanto, de receber de vocês no devido tempo um sumário de suas visões sobre o papel e futuro da Marinha brasileira e as possibilidades abertas para nós para manter e possivelmente aprimorar as boas relações que existem atualmente no setor naval.⁷⁵

Dessa forma, a documentação diplomática não deixa dúvidas sobre a importância do negócio das fragatas para o governo britânico, derivada em grande medida da própria relevância da indústria bélica naval no conjunto da economia daquele país. Como apontou o holandês Sami Faltas, em sua análise do mercado de armamentos europeu no período entre 1960 e 1980, ao contrário dos Estados Unidos e da França, onde prepondera a indústria aeroespacial, “na Grã-Bretanha e na Holanda, e em menor grau na Itália e na RFA, a indústria naval pode ser um enfoque mais útil à indústria de armamentos como um todo. Sua importância relativa é maior nesses países e ela é comercial e voltada para fora”.⁷⁶ Para ele, até 1960, apenas a Grã-Bretanha tinha capacidade de produzir seus próprios navios, traço que mudou significativamente nas décadas seguintes, com o desenvolvimento da indústria naval em vários países da Europa. Nesse quadro, a competitividade britânica

74 Do lado brasileiro, a negociação terminou com a concessão, a 26 de novembro, da Ordem do Mérito Naval a Ronald Dickinson, que representou o governo britânico nas tratativas com os brasileiros.

75 Ver FCO 7-2761.

76 Op. cit., p. 18.

comparativamente diminuiu. Ao mesmo tempo, registrou-se desde finais dos anos 1960 uma nítida internacionalização dos mercados.⁷⁷

Mas o mais importante a notar é que a venda de navios de guerra constitui uma decisão de Estado, onde política e economia estão intimamente ligadas. Como lembra Faltas:

Considerações de política externa e outros fatores políticos afetam cada decisão específica de importar ou exportar navios. Compradores e vendedores podem utilizar as negociações de vendas de armas para reforçar ou desafiar esferas de influências existentes. Negociações de vendas de armas estão habitualmente vinculadas a outros tipos de negociações de relações político-militares e econômicas.⁷⁸

O mesmo autor destaca que as negociações de armamentos são um caminho de duas mãos:

Os principais estados fornecedores de armas utilizam suas transferências de armamentos para aumentar sua influência sobre outros estados, tanto dentro como fora de sua esfera de influência. Por sua parte, os importadores de armamentos utilizam as negociações sobre fornecimento de armas, seja para conseguir ou ampliar o apoio de uma potência para suas políticas, seja para se tornarem menos dependentes de um único fornecedor. Adquirir equipamento militar de vários fornecedores torna um país menos suscetível à pressão de uma única fonte.⁷⁹

Nesse esforço, evidentemente, esses países não estavam à procura de submarinos nucleares ou grandes navios de superfície. As vendas a que nos referimos aqui dizem respeito basicamente a navios menores: submarinos convencionais, destroieres, fragatas, corvetas, equipamento de ataque rápido, caça-minas, barcos anfíbios e de patrulha costeira, etc.⁸⁰ É bom notar, porém, que as compras de navios de escolta ainda eram divididas meio a meio, entre material usado e material novo, ainda no final dos anos 1970.⁸¹ No lado com-

77 Idem, p.30-31 e p.52 e segs.

78 Idem, p.58.

79 Idem, p.59.

80 O mesmo autor descreve assim a parcela de mercado desses tipos de navios no período 1960-1980: 10 % para submarinos convencionais; 28 % para navios de escolta; e 61% para barcos rápidos. Op. cit., p.66.

81 “No campo dos destroieres, fragatas e corvetas, encontramos pouca evidência de mudança nos modos de aquisição durante nosso período” (1960-1980). E continua: “É interessante notar que as importações de navios usados no final dos anos setenta ainda era responsável por

prador, havia menos países capazes de adquirir navios de escolta que barcos de ataque menores. No lado fornecedor, no começo dos anos 1970 começa a se consolidar a tendência de concentração da indústria de navios de guerra novos na Europa ocidental, onde se origina a tecnologia contida nesses equipamentos. Ao mesmo tempo, as exportações são o esteio da indústria naval militar europeia. Segundo o autor que vimos citando, “sem a exportação de navios de guerra, a maior parte das indústrias navais não poderia continuar na sua presente capacidade e várias delas não poderiam sobreviver simplesmente”.⁸² Outra tendência importante no lado fornecedor no período que examinamos é a da “transferência” de tecnologia, mais exatamente a da fabricação de alguns navios da mesma classe em estaleiros localizados nos países compradores:

O período analisado presenciou um aumento no número de transferências de tecnologia de construção de navios de guerra de um país para outro, um aumento no número de países exportando tal know-how, e um aumento no número de países importadores. Um mercado internacional por tecnologia de construção de navios de guerra para emergir, dizia Faltas referindo-se aos anos 1970.⁸³

Nas três primeiras décadas do pós-guerra cresceu significativamente o número de países, principalmente do Terceiro Mundo, construtores de navios dos tipos mencionados acima (de 9 para 37). Por sua vez, a participação dos fornecedores europeus nesse mercado de “transferência” de tecnologia de navios de guerra, subiria de 10 para 70 por cento no decorrer dessa década, com destaque para a Alemanha ocidental cuja parcela subiu de nada para 40 por cento, com produção principalmente de submarinos e navios de ataque rápidos.⁸⁴ Algumas especificidades marcam a indústria naval alemã: a longa tradição na construção de submarinos e outros navios; a independência em relação ao Estado e, em menor escala, as restrições à exportação de equipamento militar. De todo modo, um fator fundamental para o sucesso alemão

metade da demanda total por navios de escolta para o mercado externo, enquanto a produção doméstica e as novas importações conservavam uma parcela comparativamente pequena do mercado”. Op. cit., p.67.

82 Idem, p.69.

83 Idem, p.73.

84 Do lado comprador, enquanto nos anos 1950 países como o Brasil não receberam praticamente nenhuma “transferência” de tecnologia, nos final dos anos 1970, pelo menos metade desses negócios ia para países então sem indústria naval avançada. Entre eles, destacavam-se Argentina, Brasil, Colômbia, Índia, Irlanda, Malásia, Peru, Portugal, Singapura, África do Sul, Coréia do Sul e Turquia. Idem, p.75-77 e nota 14, p.95..

foi a disposição de sua indústria naval de satisfazer o desejo dos países compradores, como Argentina e Turquia, de fabricar localmente seus submarinos.⁸⁵ No final da década, a importância desse tipo de negócio crescera a ponto de marinha europeias terem mudado seu próprio equipamento com um olho em sua atratividade para os mercadores compradores externos.⁸⁶ Um outro tema a ser analisado seria o da importância cada vez maior dos equipamentos na construção naval. A Europa foi capaz também de manter hegemonia nessa área, mas nesse caso a diferença entre os armamentos e outros equipamentos instalados em seus navios e os instalados nos barcos vendidos a marinhas estrangeiras colocou problemas de escala na produção naval europeia, que não poderemos examinar aqui.⁸⁷

Já os britânicos estavam particularmente bem posicionados para atender à demanda de marinhas como a do Brasil por fragatas de tecnologia avançada, pois sua própria Marinha demandou esse tipo de navios nos anos anteriores. Com efeito, no quadro da busca da OTAN por se contrapor à Marinha soviética, para a indústria naval britânica foi especialmente relevante a construção de navios de escolta.⁸⁸ Alguns autores atribuem essa característica à situação econômica do pós-guerra - o que levou esse país a concentrar-se em alternativas mais em conta -, bem como a razões de estratégia naval: a crença prevalecente, então, na supremacia do poder aéreo, o que levava à ênfase nos porta-aviões, que por sua vez necessitavam de navios de escolta.⁸⁹ De todo modo, a maior parte dos navios produzidos pelos estaleiros britânicos nesse período foi de fragatas. Foi esse o contexto em que os britânicos desenvolveram as já mencionadas fragatas *Leander*, feitas entre 1961 e 1971 e consideradas um marco nesse tipo de navios.⁹⁰ Daí o interesse precoce do governo

85 Idem, p.79.

86 Foi o caso britânico dos submarino *Type 2400* e das fragatas *Type 23*. Idem, p.83 e nota 29, p. 96

87 Faltas, op. cit., p.160.

88 Como lembrou Eric Osborne: “A potência naval com a maior produção foi a Grã-Bretanha. Nesse período (1955-1967), destróieres e fragatas de menores dimensões passaram a representar a maioria da frota de superfície britânica”. Ver *Destroyers: an illustrated history of their impact*, Santa Barbara/Denver/Oxford, ABC Clio, 2005, p.139.

89 Para outro autor, “certo ou errado, o principal objetivo da doutrina naval da OTAN parecia ser impedir uma reencenação da Batalha do Atlântico, com os submarinos soviéticos tomando o lugar dos U-boats alemães”. Ver Sami Faltas, op. cit., p.28.

90 As *Leander* constituíram uma evolução – no desenho e nas instalações de radar e controle aéreo - das fragatas de uso geral britânicas conhecidas como *Type 12*, desenvolvidas nos anos 1950. O projeto das fragatas *Type 12*, “em suas várias encarnações forneceu a espinha dorsal da Royal Navy desde cerca de 1965 a 1985”. Ver Eric Grove, “Major surface combatants”, in Robert Gardiner (org.), *Navies in the nuclear age: warships since 1945*, London, Conway Maritime Press, 1993, p. 50-51. Osborne afirma que alguns especialistas consideram as fragatas dessa classe

britânico em fortalecer seu parque industrial naval com a venda de fragatas a países como o Brasil. O fato de pertencer à OTAN, evidentemente, não significava que a Grã-Bretanha não competisse ativamente com seus aliados na busca de mercados para seus navios.⁹¹ Enfim, as compras brasileiras talvez tenham contribuído para o breve pico de exportações militares navais britânicas no começo dos anos 1970.

Em 1965, o chamado relatório Geddes, produzido para o governo britânico, recomendou que a indústria naval doméstica se concentrasse em um número pequeno de estaleiros especializados, três no caso dos barcos de superfície. Nos anos seguintes, a Marinha britânica consolidou uma tendência a fabricar navios “líderes” (*lead*, primeiros de uma classe) nesses estaleiros e navios “subsequentes” (*follow-on*) em um número ligeiramente maior de firmas. Na análise de Faltas,

para os fabricantes especialistas de navios de guerra – *Vickers, Vosper Thornycroft, Yarrow e Brooke Marine* – a especialização significava uma dependência virtualmente completa do governo para a provisão de encomendas da *Royal Navy* e para a ajuda em assegurar contratos de exportação de navios de guerra.⁹²

Ele defende que nos anos 1970 era nítida a militarização de alguns dos maiores e mais modernos estaleiros, garantida por encomendas nacionais e internacionais.⁹³ Entre as empresas britânicas, no começo dos anos 1970, a Vosper era a única especializada exclusivamente em navios médios e, na lista dos especialistas, era mais a nova.⁹⁴ Foi crucial, assim, para essa firma o projeto das fragatas classe *Amazon*, desenvolvido em cooperação com

“entre as melhores de seu tipo construídas na era dos mísseis”, op. cit., p. 252. Foram lançadas ao mar vinte e seis navios, mais catorze para exportação (seis foram feitos na Holanda e seis na Índia). Medindo 372 pés, portavam dois canhões de 4.5 polegadas, quatro mísseis SAM Seacat, um MK 20 Limbo, além de um helicóptero Wasp. Deslocam 2350 toneladas. Algumas unidades ainda estavam em uso em marinhas menores no começo do século XXI.

91 Ver Faltas, op. cit., p.27.

92 Ver tabela 27 em op. cit, p.204: “Especialização na construção britânica de navios de guerra”.

93 Entre meados dos anos 1950 e meados dos anos 1970, a porcentagem de construção naval no conjunto da produção dos estaleiros britânicos passou de 16% para 42%. Ver Faltas, cit., p. 205.

94 “E evidentemente que, por ser a mais nova, a Vosper tinha uma disputa muito grande com os outros estaleiros. Os encouraçados eram Vickers, *Saldanha*, que era nosso navio-escola, Vickers. A Marinha argentina comprava lá em cima também, na Escócia. Então, a Vosper fez um esforço realmente grande – e talvez daí advenham algumas vantagens para o Brasil – para pegar contratos”. Depoimento citado de Fernando Costa ao autor.

o Ministério da Defesa britânico.⁹⁵ Desse projeto sairiam os modelos *MK-10* e *MK-11*, dos quais uma das versões acabou gerando a nossa classe *Niterói*. A importância atribuída tanto pela Vosper quanto pelo governo britânico à venda das fragatas ao Brasil tem que ser vista nesse quadro mais amplo.

Em maio de 1976, o presidente Geisel realizou sua visita de Estado ao Reino Unido. Naquela altura, chegou ao ápice a oposição doméstica, inclusive por parte do próprio Partido Trabalhista no poder, à aproximação do governo britânico com a ditadura brasileira. Sem a compreensão da história das relações navais anglo-brasileiras, fica difícil entender parte fundamental das relações entre os dois países nos anos 1970. No final da década, eram amplas e variadas as compras militares brasileiras na Grã-Bretanha. Nesse quadro, a história das relações entre Brasil e Europa no período da ditadura militar, ganha novos sentidos se for considerado esse aspecto até aqui praticamente ignorado das relações entre democracias e ditadura: as relações militares, com destaque, no caso das relações anglo-brasileiras, para a aproximação armamentista naval entre os dois países nos anos 1970.

REFERÊNCIAS

- Bierrenbach, Julio de Sá. 1996. *1954-1964: uma década política*. Rio de Janeiro: Domínio Público.
- Brasil, Mauro. 1971. “Considerações sobre o Plano Diretor da Marinha”. *Revista Marítima Brasileira* 2 Trimestre: 115-128.
- Costa, Fernando Moraes Baptista da. 1997. “Fragatas classe Niterói – 25 anos depois”. *Revista Marítima Brasileira* 1. Trimestre: 111-137.
- D’araujo, Maria Celina and Celso Castro (orgs.). 1997. *Ernesto Geisel*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas.
- Faltas, Sami. 1986. *Arms markets and armament policy: the changing structure of naval industries in Western Europe*. Dordrecht/Boston/Lancaster: Martinus Nijhoff.
- Foster Dulles, John W. 1980. *President Castello Branco: Brazilian Reformer*. Texas: A&M University Press.

95 Para o depoente citado na nota anterior: “O que veio aqui para ser negociado não foi a fragata *Marca-10*, foi a fragata *Marca-11*, que é a classe que os argentinos compraram, a classe da *Hercules*. Esse era o projeto que a Vosper estava desenvolvendo com o MOD – eu embarquei numa fragata dessas, da classe *Amazon*, projeto que foi comprado, comissionado e funcionou bastante tempo para a Marinha inglesa. As *Marca-11* eram um pouquinho maiores que as *Marca-10*. A diferença era mais de conceito, de armamento, etc, mas era um projeto que foi dado pelo MOD à Vosper”. Idem.

- Grove, Eric. 1993. "Major surface combatants". In *Navies in the nuclear age: warships since 1945* edited by Robert Gardine, 50- 51. London: Conway Maritime Press.
- Guillobel, Renato de Almeida. 1959. *Algumas apreciações sobre a administração naval*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval.
- Hunt, David. 2006. *Memoirs: military and diplomatic*. London: Trigraph.
- Lessa, Antonio C. M. 1994. "Brasil, Estados Unidos e Europa Ocidental no contexto do nacional-desenvolvimentismo: estratégias de diversificação de parcerias: 1974-1979." Master's thesis. UNB, Brasília, Brazil.
- Martins Filho, João Roberto. 2005. "As políticas militares dos EUA para a América Latina, 1947-1989". *Teoria & Pesquisa* 46: 101-135.
- _____. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*. 2010. Rio de Janeiro: FGV.
- Moura, Leandro. 1994. "From 'automatic alignment to 'difficult pragmatism': shifts in Brazilian foreign policy and their impact on Anglo-Brazilian military contacts, 1945-1954". Master's thesis. London School of Economics & Political Science, London, United Kingdom.
- Osborne, Eric. 2005. *Destroyers: an illustrated history of their impact*. Santa Barbara/Denver/Oxford: ABC Clio.
- Pinto, Paulo Lafayette. 1974. "A Marinha e a construção de navios de guerra no Brasil". *Revista Marítima Brasileira* 2 trimestre: 19-44.
- Sousa, José Carlos Coelho. 2001. *Uma história das fragatas*. Rio de Janeiro: Clube Naval Editora.
- Souza, Mozart Padilha de. 1971. "O Plano Diretor: realidades e perspectivas da Marinha". *Revista Marítima Brasileira* 2. Trimestre: 108-114.
- Viana Filho, Luís. 1975. *O governo Castelo Branco*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército e Livraria José Olympio Editora.
- Vidigal, Armando Amorim Ferreira. 2002. *A evolução do pensamento naval estratégico brasileiro: meados das décadas de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval.
- Waldmann Junior, Ludolf. 2013. "Tecnologia naval e política: o caso da Marinha brasileira na era dos contratorpedeiros, 1942-1970". Master's thesis. UFSCar, São Carlos, Brazil.

RESUMO

Este artigo tem o propósito de analisar o caso da aquisição das fragatas Vosper pela Marinha brasileira, que aconteceu no começo dos anos 1970. Além de ser um caso ilustrativo de disputas de política internacional, demonstra como interesses econômicos podem definir a política externa das nações. O negócio das fragatas é considerado estratégico para a relação entre o Brasil e o Reino Unido.

PALAVRAS-CHAVE

Relações Navais; Brasil; Reino Unido; Fragatas Vosper.

*Recebido em 2 de julho de 2015.
Aprovado em 17 de julho de 2015.*